

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

28° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 8 NOVEMBRE 1973

Presidenza del Presidente MARTINELLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Seguito della discussione e approvazione con modificazioni:

« Interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile » (882):

PRESIDENTE	Pag. 428, 431, 432 e <i>passim</i>
ALESSANDRINI, <i>relatore alla Commissione</i>	428, 432, 433 e <i>passim</i>
ARNONE	439, 441, 443
CARON	436
MADERCHI	433, 438, 440 e <i>passim</i>
MAZZEI	434, 435
PACINI	445
PISCITELLO	449
PRETI, <i>ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i>	432, 433, 434 e <i>passim</i>
ROBBA	440
SAMMARTINO	432, 443, 445
ZACCARI	433, 439

Rinvio del seguito della discussione:

« Norme in materia di attribuzioni e di trattamento economico del personale postelegrafonico e disposizioni per assicurare il pagamento delle pensioni INPS » (1249) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	428
SANTONASTASO, <i>relatore alla Commissione</i>	428

Seguito della discussione e approvazione:

« Revisione del trattamento economico del personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » (1337) (Approvato dalla Camera dei deputati):

PRESIDENTE	Pag. 419, 420
CEBRELLI	420
TOGNI, <i>ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i> :	420

La seduta ha inizio alle ore 10,45.

CEBRELLI, *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge:

« Revisione del trattamento economico del personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » (1337) (Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno

di legge: « Revisione del trattamento economico del personale delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni », già approvato dalla Camera dei deputati.

Come i colleghi ricorderanno, ieri abbiamo concluso la discussione generale e abbiamo deciso di rinviare ad altra seduta l'esame degli articoli, in attesa del parere della 1^a Commissione. Questo parere è oggi pervenuto ed è favorevole, per cui possiamo senz'altro procedere.

I colleghi Cebrelli ed altri hanno presentato ieri un ordine del giorno sul quale deve ora esprimersi l'onorevole Ministro. Ne do nuovamente lettura:

« L'8^a Commissione del Senato, in considerazione:

a) del lungo periodo di tempo intercorso dall'inizio della vertenza sindacale dei postelegrafonici e dal momento del raggiungimento dell'accordo tra Governo e confederazioni sindacali;

b) delle particolari condizioni economiche della categoria costituita in grandissima parte di lavoratori a bassi stipendi;

c) dell'opportunità di sfalsare i tempi di corresponsione degli arretrati tra i vari settori del pubblico impiego, per evitare una immissione temporanea dal mercato di ingenti masse monetarie,

invita il Governo ad effettuare il pagamento degli arretrati derivanti dalla legge che istituisce l'indennità pensionabile per i postelegrafonici secondo gli accordi a suo tempo intercorsi tra confederazioni sindacali e Governo stesso e cioè per la metà entro il mese di novembre 1973 e per la restante metà a febbraio 1974 ».

T O G N I , *ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Il Governo accetta l'ordine del giorno come raccomandazione, con l'impegno di fare, come sta facendo, tutto il possibile per realizzare quanto richiesto nello stesso.

C E B R E L L I . Considerate le dichiarazioni fatte ieri da tutti i Gruppi e l'accettazione espressa ora dall'onorevole Ministro, chiedo che l'ordine del giorno sia votato dalla Commissione.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'ordine del giorno, accettato come raccomandazione dal Governo.

(È approvato).

Passiamo ora all'esame degli articoli, di cui do lettura.

Do lettura dell'articolo 1 e dell'allegata tabella A):

Art. 1.

Al personale di ruolo e non di ruolo, compreso quello operaio, dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici è corrisposta, a decorrere dal 1° aprile 1973, un'indennità pensionabile utile ai fini dell'indennità di buonuscita e di licenziamento, nella misura di cui all'unità tabella A.

L'indennità pensionabile non è suscettibile di aumenti periodici, non è computabile ai fini della tredicesima mensilità e dei compensi per lavoro straordinario a tempo o a cottimo, è ridotta nella stessa proporzione dello stipendio nei casi di aspettativa, disponibilità, punizione disciplinare o di altra posizione di stato che comporti riduzione dello stipendio ed è sospesa in tutti i casi di sospensione dello stipendio.

Nei passaggi di carriera, al personale provvisto di indennità pensionabile d'importo superiore a quello spettante nella nuova qualifica o classe, è attribuito un assegno personale pensionabile pari alla differenza fra l'indennità pensionabile già in godimento e la nuova, da riassorbire con successivi aumenti dell'indennità stessa per progressione di carriera o di classe.

Sono esclusi dalla corresponsione dell'indennità pensionabile prevista dal presente articolo i funzionari con qualifica di dirigente.

TABELLA A)

INDENNITA' PENSIONABILE ANNUA LORDA AL PERSONALE DELLE AZIENDE DIPENDENTI
DAL MINISTERO DELLE POSTE E DELLE TELECOMUNICAZIONI

Parametri	QUALIFICHE	Importi
	CARRIERA DIRETTIVA	
—	Ispettore generale dei ruoli ad esaurimento	1.555.000
—	Direttore di divisione dei ruoli ad esaurimento:	
	dopo 17 anni di anzianità complessiva nella qualifica	1.555.000
	dopo 10 anni di anzianità complessiva nella qualifica	1.436.000
	dopo 5 anni di anzianità complessiva nella qualifica	1.345.550
	iniziale	1.268.900
530	Direttore aggiunto di divisione ed equiparato	1.555.000
487	Direttore aggiunto di divisione ed equiparato	1.430.000
455	Direttore aggiunto di divisione ed equiparato	1.340.000
426	Direttore aggiunto di divisione ed equiparato	1.240.000
387	Direttore aggiunto di divisione ed equiparato	1.070.000
307	Direttore di sezione	1.070.000
257	Consigliere	810.000
218	Consigliere	810.000
	CARRIERE DEL PERSONALE DEGLI UFFICI - CARRIERE DI CONCETTO	
	<i>Amministrazione poste e telegrafi - Tabella: VIII</i>	
	<i>Azienda di Stato per i servizi telefonici - Tabella: IV</i>	
370	Segretario capo	1.240.000
302	Segretario principale	1.070.000
260	Segretario principale	925.000
227	Segretario	810.000
188	Segretario	810.000
160	Segretario	810.000
	CARRIERE ESECUTIVE	
	<i>Amministrazione poste e telegrafi - Tabella: IX</i>	
	<i>Azienda di Stato per i servizi telefonici - Tabella: V</i>	
245	Coadiutore superiore	1.070.000
213	Coadiutore principale	810.000
183	Coadiutore principale	810.000
163	Coadiutore	675.000
133	Coadiutore	675.000
120	Coadiutore	550.000

Parametri	QUALIFICHE	Importi
	RUOLO AD ESAURIMENTO DEL PERSONALE AIUTO CONTABILE <i>Azienda di Stato per i servizi telefonici - Tabella: VI</i>	
293	Aiuto contabile principale	1.070.000
262	Aiuto contabile principale	1.070.000
242	Primo aiuto contabile	925.000
218	Primo aiuto contabile	810.000
203	Aiuto contabile	810.000
168	Aiuto contabile	675.000
144	Aiuto contabile	675.000
	CARRIERE AUSILIARIE <i>Amministrazione poste e telegrafi - Tabella: X</i> <i>Azienda di Stato per i servizi telefonici - Tabella: VII</i>	
165	Commesso capo	925.000
143	Commesso capo	810.000
133	Commesso	675.000
115	Commesso	550.000
100	Commesso	550.000
	RUOLO AD ESAURIMENTO DEL PERSONALE AUSILIARIO <i>Azienda di Stato per i servizi telefonici - Tabella: VIII</i>	
210	Capo commesso principale	1.070.000
190	Capo commesso di 1ª classe	925.000
165	Capo commesso di 1ª classe	925.000
156	Capo commesso di 2ª classe	675.000
133	Capo commesso di 2ª classe	675.000
115	Capo commesso di 2ª classe	550.000
	PERSONALE DELL'ESERCIZIO <i>Amministrazione poste e telegrafi - Tabelle: XI-XII-XIII</i> <i>Azienda di Stato per i servizi telefonici - Tabelle: IX-X</i>	
370	Dirigente superiore di esercizio ed equiparato	1.240.000
302	Dirigente di esercizio ed equiparato	1.070.000
262	Dirigente di esercizio ed equiparato	925.000
232	Revisore di esercizio ed equiparato	810.000
193	Revisore di esercizio ed equiparato	810.000
173	Revisore di esercizio ed equiparato	810.000

Parametri	QUALIFICHE	Importi
<i>Amministrazione poste e telegrafi - Tabella: XXII</i>		
370	Direttore di ufficio locale di gruppo A	1.240.000
302	Direttore di ufficio locale di gruppo B	1.070.000
293	Direttore di ufficio locale di gruppo C	1.070.000
<i>Amministrazione poste e telegrafi - Tabelle: XIV-XV-XVI-XVII-XVIII</i> <i>Azienda di Stato per i servizi telefonici - Tabelle: XI-XII-XIII</i>		
293	Dirigente di ufficio o equiparato	1.070.000
262	Dirigente di ufficio o equiparato	1.070.000
242	Capo ufficio ed equiparato	925.000
218	Capo ufficio ed equiparato	810.000
203	Operatore di esercizio ed equiparato	810.000
168	Operatore di esercizio ed equiparato	675.000
144	Operatore di esercizio ed equiparato	675.000
<i>Amministrazione poste e telegrafi - Tabella: XXIII</i>		
284	Direttore di ufficio locale di gruppo D	1.070.000
262	Direttore di ufficio locale di gruppo D	1.070.000
242	Direttore di ufficio locale di gruppo E ed operatore principale ULA	925.000
218	Operatore principale ULA	810.000
203	Operatore ULA	810.000
168	Operatore ULA	675.000
144	Operatore ULA	675.000
<i>Amministrazione poste e telegrafi - Tabelle: XIX-XX-XXI e XXIV</i> <i>Azienda di Stato per i servizi telefonici - Tabelle: XIV-XV</i>		
210	Sorvegliante capo ed equiparati	1.070.000
190	Portalettere od assimilato ed equiparato	925.000
165	Portalettere od assimilato ed equiparato	925.000
156	Fattorino od assimilato ed equiparato	675.000
133	Fattorino od assimilato ed equiparato	675.000
115	Fattorino od assimilato ed equiparato	550.000

Parametri	QUALIFICHE	Importi
	PERSONALE NON DI RUOLO <i>Amministrazione poste e telegrafi e Azienda di Stato per i servizi telefonici</i>	
218	1ª categoria « A »	810.000
190	1ª categoria « B »	810.000
160	2ª categoria	810.000
120	3ª categoria	550.000
100	4ª categoria	550.000
	OPERAI	
210	Capo operaio	925.000
190	Operaio specializzato	925.000
165	Operaio specializzato	810.000
173	Operaio qualificato	810.000
146	Operaio qualificato	675.000
129	Operaio qualificato	675.000
153	Operaio comune	675.000
133	Operaio comune	675.000
115	Operaio comune	550.000
100		550.000

NOTA. — Agli impiegati e agli agenti straordinari nonchè ai sostituti portalettere ULA, l'indennità è corrisposta nella misura relativa al parametro cui corrisponde lo stipendio in godimento.

Per gli scortapieghi, i procaccia con obbligazione personale, i guardaprodi ed i sostituti portalettere ULA, l'indennità di lire 550.000 è corrisposta in proporzione alle ore di servizio.

(Sono approvati).

Art. 2.

Salvo quanto previsto nei successivi articoli, dalla data di entrata in vigore della presente legge, al personale che fruisce dell'indennità pensionabile di cui all'articolo 1, non potranno essere corrisposti:

il premio di rendimento ai telegrafisti;
il premio di cointeressenza ai radiotelegrafisti;

il premio di rendimento al personale adetto ai servizi di commutazione telefonica;

il premio di miglioramento e intensificazione del traffico al personale telefonico;

l'indennità speciale al personale tecnico telefonico;

il premio di diligenza agli ispettori ed agenti postali coadiutori per l'accertamento delle contravvenzioni;

la quota a carico dell'amministrazione postale — relativa all'intero anno 1973 e successivi — del compenso per lo speciale interessamento e la propaganda dei servizi a denaro negli uffici locali afferente le voci indicate negli articoli 42 e 45 dell'allegato alla legge 11 febbraio 1970, n. 29;

i compensi incentivanti — relativi all'intero anno 1973 e successivi — al personale postelegrafonico, previsti dagli articoli 47, 48, 49 e 50 dell'allegato alla legge 11 febbraio 1970, n. 29;

i compensi speciali in eccedenza ai limiti di straordinario previsti dall'articolo 16 della citata legge n. 29;

l'indennità di zona malarica di cui all'articolo 17 della stessa legge n. 29;

i gettoni di presenza ed i compensi di esame di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 gennaio 1956, n. 5, e successive modificazioni.

Resta salva comunque la corresponsione dei compensi incentivanti relativi all'anno 1972 nonchè, al personale degli uffici locali e per lo stesso periodo di tempo, dell'intero compenso per lo speciale interessamento e la propaganda dei servizi a denaro.

Il trattamento accessorio complessivo, comprensivo della indennità pensionabile, escluso il compenso per lavoro straordinario a tempo e a cottimo, il trattamento di missione, l'indennità integrativa speciale, la aggiunta di famiglia, la tredicesima mensilità, fruito annualmente dal personale cui compete l'indennità pensionabile prevista dal precedente articolo 1, non può superare l'importo iniziale dell'indennità di funzione annua prevista per la qualifica di primo dirigente.

Ove si rendesse necessario procedere a riduzioni del detto trattamento accessorio complessivo, le stesse dovranno essere operate sulle competenze accessorie, diverse dall'indennità pensionabile.

I criteri e le modalità per la riduzione del trattamento accessorio di cui al comma precedente, o per l'eventuale recupero di somme percepite in eccedenza, saranno determinati con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni di concerto con il Ministro del tesoro.

(È approvato).

Art. 3.

L'articolo 18 dell'allegato alla legge 11 febbraio 1970, n. 29, è sostituito dal seguente:

« Il personale dell'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni addetto agli uffici principali radioelettrici ubicati in località distanti dai centri abitati ha titolo ad una indennità per ciascuna giornata di effettivo servizio di lire centosettantotto.

Al personale telefonico di ruolo, non di ruolo e operaio in servizio in località particolarmente disagiate, situate a notevole di-

stanza dagli abitati, può essere corrisposta una indennità in misura variante fino ad un massimo di lire trecento per ogni giornata di effettiva prestazione.

Ai fini dell'applicazione dei precedenti commi le località nonchè la misura della indennità spettante sono fissate con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, sentito il consiglio di amministrazione ».

(È approvato).

Art. 4.

Dall'importo netto dell'indennità pensionabile dovuto per il periodo dal 1° aprile 1973 sino all'entrata in vigore della presente legge, in sede di conguaglio, sarà detratto, sino alla concorrenza di detto importo, l'ammontare netto riscosso o da riscuotere da ciascun dipendente per lo stesso periodo per indennità, premi e compensi, soppressi o non dovuti a norma della presente legge.

Sono esclusi dal conguaglio i compensi incentivanti e il compenso per lo speciale interessamento e la propaganda dei servizi a denaro negli uffici locali, relativi all'anno 1972, ancorchè erogati successivamente.

Nei confronti del personale telefonico in servizio in località particolarmente disagiate non si farà luogo al recupero dell'importo netto corrispondente alla quota-parte della maggiorazione dell'indennità speciale corrisposta ai sensi dell'articolo 18 dell'allegato alla legge 11 febbraio 1970, n. 29.

(È approvato).

Do ora lettura dell'articolo 5 e dell'allegata tabella B):

Art. 5.

A far tempo dal 1° luglio 1973 l'assegno di operosità, previsto dall'articolo 34 della legge 11 febbraio 1970, n. 29, è soppresso.

L'importo dell'assegno stesso relativo al periodo dal 1° luglio 1972 al 30 giugno 1973 non è soggetto al conguaglio di cui al precedente articolo 4.

All'articolo 35 dell'allegato alla legge 11 febbraio 1970, n. 29, è aggiunto il seguente comma:

8^a COMMISSIONE

28° RESOCONTO STEN. (8 novembre 1973)

« Per remunerare le maggiori prestazioni, non altrimenti retribuibili, rese oltre gli obblighi del servizio normale e straordinario, anche con il sistema del cottimo — nel periodo dell'eccezionale lavoro verificantesi nei mesi di giugno, luglio e agosto — è corrisposto, a far tempo dall'anno 1974, al personale postelegrafonico di cui alla tabella B annessa

un compenso di supercottimo nelle misure non superiori a quelle risultanti dalla tabella stessa, da determinarsi annualmente con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, sentito il consiglio di amministrazione. Con lo stesso decreto saranno altresì stabiliti i criteri e le modalità per l'erogazione del compenso ».

TABELLA B)

COMPENSO DI SUPERCOTTIMO PER I MESI DI GIUGNO, LUGLIO E AGOSTO

QUALIFICHE	Somma massima da attribuire al netto
Ispettore generale dei ruoli ad esaurimento	78.000
Direttore di divisione dei ruoli ad esaurimento e direttore aggiunto di divisione ed equiparato	71.500
Direttore di sezione - Personale degli uffici e dell'esercizio con parametro 370 - Direttore ufficio locale gruppo A - Commissario capo e Commissario postale	58.500
Consiglieri con parametri 257 e 218 - Personale degli uffici e dell'esercizio con parametri 302, 262, 260, 232 e 227 - Direttore ufficio locale gruppo B e C	52.000
Personale degli uffici e dell'esercizio con parametri 193, 188, 173, 160 - Dirigente di ufficio e qualifiche equiparate - Dirigente di commutazione e qualifiche equiparate - Aiuto contabile principale (ruolo ad esaurimento) con parametri 293 e 262 - Capo ufficio e qualifiche equiparate - Operatore principale ULA - Assistente di commutazione e qualifiche equiparate - Primo aiuto contabile (ruolo ad esaurimento) con parametri 242 e 218 - Direttore ufficio locale gruppo D e E	49.400
Operatore di esercizio e qualifiche equiparate - Operatore ULA - Operatore telefonico e qualifiche equiparate - Aiuto contabile (ruolo ad esaurimento) con parametri 203, 168 e 144 - Coadiutore superiore, coadiutore principale e coadiutore con parametri 245, 213, 183, 163, 133 e 120 - Sorvegliante capo e qualifiche equiparate - Portalettere superiore ULA - Capo commesso principale (ruolo ad esaurimento) con parametro 210 - Sottufficiale, appuntato e guardia di pubblica sicurezza addetti ai nuclei di polizia postale	45.500
Portalettere e qualifiche equiparate - Smistatore principale e qualifiche equiparate - Capo commesso di prima classe (ruolo ad esaurimento) con parametri 190 e 165 - Fattorino e qualifiche equiparate - Smistatore e qualifiche equiparate - Capo commesso di seconda classe (ruolo ad esaurimento) con parametri 156, 133 e 115 - Commesso capo e commesso con parametri 165, 143, 133, 115 e 100 - Procaccia con obbligazione personale, scortapieghi, guardapprodi - Operai	41.600

NOTA. — Agli impiegati non di ruolo e straordinari, il compenso va corrisposto sulla base di lire 45.500 nette, in relazione ai periodi di servizio prestati; agli agenti non di ruolo e straordinari nonchè ai sostituti portalettere ULA il compenso va corrisposto sulla base di lire 41.600 nette in relazione ai periodi di servizio prestato

Per gli scortapieghi, i procaccia con obbligazione personale, i guardapprodi ed i sostituti portalettere ULA, il compenso è corrisposto in proporzione alle ore di servizio.

(Sono approvati).

Art. 6.

Sono abrogate le disposizioni contenute negli articoli 30, 31, 32, 33, 36, 47, 48, 49 e 50 dell'allegato alla legge 11 febbraio 1970, n. 29.

(È approvato).

Art. 7.

Gli importi massimi mensili netti di guadagno individuali per le prestazioni straordinarie rese oltre l'orario d'obbligo e per i lavori a cottimo di cui all'articolo 14 dell'allegato alla legge 11 febbraio 1970, n. 29, sono fissati inderogabilmente come segue:

per i servizi di movimento postale e per la manutenzione esterna della rete telefonica nazionale	L. 80.000
per i servizi di conti correnti, centri meccanografici e servizi bancoposta centrali	» 70.000
per altri reparti e uffici	» 60.000

I compensi per i lavori a cottimo sono cumulabili con quelli per servizio straordinario, fermi restando comunque gli importi massimi complessivi fissati dal precedente comma.

A partire dall'anno successivo a quello di entrata in vigore della presente legge, i suddetti importi saranno annualmente ridotti con decreto del Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, sentito il consiglio di amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni.

Nei casi di assenze dal servizio per qualsiasi causa, escluse quelle per congedo ordinario, i limiti massimi delle prestazioni a cottimo saranno ridotti, per ciascuna giornata lavorativa di assenza, di una frazione avente per numeratore l'unità e per denominatore il numero delle giornate lavorative del mese preso in esame.

Tale riduzione sarà operata nel mese in cui si sono verificate le assenze e, ove occorra, nel mese immediatamente successivo.

I limiti individuali di guadagno e la riduzione per le assenze previsti dal presente ar-

ticolo, si applicano anche per le prestazioni straordinarie svolte presso gli uffici esecutivi.

(È approvato).

Art. 8.

La delega per la riscossione dei contributi sindacali, rilasciata ai sensi dell'articolo 50 della legge 18 marzo 1968, n. 249, opera anche sull'indennità pensionabile istituita con la presente legge, ove concessa per quota percentuale dello stipendio, paga o retribuzione.

(È approvato).

Art. 9.

All'onere netto derivante dall'attuazione della presente legge per l'anno 1973, valutato in lire 110.500 milioni per l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni ed in lire 7.500 milioni per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, le aziende medesime provvederanno come segue:

Amministrazione postale: quanto a lire 107.000 milioni con sovvenzione del Tesoro, e quanto a lire 3.500 milioni con riduzione, rispettivamente, per lire 100 milioni, lire 1.000 milioni, lire 2.000 milioni e lire 400 milioni degli stanziamenti iscritti ai capitoli n. 346, n. 501, n. 502 e n. 503 del proprio stato di previsione della spesa per l'anno predetto;

Azienda telefoni: quanto a lire 7.000 milioni con sovvenzione del Tesoro, e quanto a lire 500 milioni con riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo n. 531 del proprio stato di previsione della spesa per il medesimo anno.

Alla copertura dell'onere di complessive lire 114.000 milioni, a carico del bilancio dello Stato per le sovvenzioni di cui al comma precedente, si provvede mediante riduzioni, rispettivamente, per lire 31.200 milioni e lire 82.800 milioni, dei fondi speciali di cui ai capitoli n. 3523 e n. 5381 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1973.

All'onere netto per l'anno 1974, valutato in lire 151.000 milioni per l'Amministrazione

8ª COMMISSIONE

28° RESOCONTO STEN. (8 novembre 1973)

delle poste e delle telecomunicazioni ed in lire 9.000 milioni per l'Azienda di Stato per i servizi telefonici, sarà provveduto:

quanto a lire 91.000 milioni per l'Amministrazione postale ed a lire 9.000 milioni per l'Azienda telefoni con sovvenzioni del Tesoro, a fronte delle quali sarà corrispondentemente ridotto il fondo iscritto al capitolo numero 3523 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1974 e quanto a lire 60.000 milioni con nuove risorse di bilancio dell'Amministrazione postale.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

In relazione a quest'articolo vorrei osservare che la copertura finanziaria esiste anche se non trova una voce specifica nei capitoli dei fondi globali. Conosciamo già gli inconvenienti cui dà luogo questo attingere genericamente all'insieme dei fondi globali, ma è già avvenuto molte volte; la Commissione competente ha già espresso parere favorevole, per cui questa mia breve osservazione rimane come chiarimento.

Pongo ora ai voti l'articolo 9.

(È approvato).

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(È approvato).

Rinvio del seguito della discussione del disegno di legge:

« Norme in materia di attribuzione e di trattamento economico del personale postelegrafonico e disposizioni per assicurare il pagamento delle pensioni INPS » (1249)
(Approvato dalla Camera dei deputati)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Norme in materia di attribuzione e di trattamento economico del personale postelegrafonico e disposizioni per assicurare il pagamento delle pensioni INPS ».

SANTONASTASO, *relatore alla Commissione.* In considerazione dell'opportunità di approfondire meglio l'esame dei numerosi emendamenti presentati, propongo che il seguito della discussione del disegno di legge venga rinviato.

PRESIDENTE. Se non si fanno osservazioni, il seguito della discussione del disegno di legge è, pertanto, rinviata ad una delle prossime sedute della Commissione.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione e approvazione con modificazioni del disegno di legge:

« Interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile » (882)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile ».

Come i colleghi ricordano, nella seduta del 30 ottobre abbiamo pregato il relatore, senatore Alessandrini, di voler presiedere una Sottocommissione, composta dai rappresentanti delle varie forze politiche, incaricata di esaminare il testo degli emendamenti proposti e di riferire quindi alla Commissione sulla parte concordata. Sarà ora opportuno ascoltare il collega Alessandrini sui risultati cui tale Sottocommissione è pervenuta.

ALESSANDRINI, *relatore alla Commissione.* Onorevole Presidente, onorevole Ministro, la Sottocommissione nominata per un primo esame del disegno di legge si è riunita due volte approfondendo diligentemente i vari aspetti del testo originario, che a seguito dell'approvazione del disegno di legge n. 1225 riguardante la gestione unitaria del sistema aeroportuale di Roma — avvenuta nella seduta del 25 ottobre — doveva evidentemente subire delle sostanziali modificazioni, almeno per quanto riguarda il titolo II; ed è arrivata alla redazione di un nuovo testo, sottoposto oggi all'attenzione

della Commissione, frutto delle decisioni non unanimi ma assunte, in notevole parte, a maggioranza dalla Sottocommissione. Sono rimasti in sospeso, esclusivamente per ragioni tecniche — e a questo punto facciamo appello alla ben nota competenza del nostro Presidente — quegli articoli che si riferiscono alla copertura finanziaria della spesa prevista dal disegno di legge. Non sono state apportate modificazioni all'entità dello stanziamento, che rimane pertanto fissato in lire 220 miliardi, mentre è stata modificata la destinazione dei fondi: la modifica fondamentale è rappresentata dal limitare da 50 a 20 miliardi di lire la disponibilità del Ministero dei lavori pubblici. I 30 miliardi di lire recuperati passano a disposizione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Preciso che i 50 miliardi di lire erano originariamente destinati, in virtù del titolo II del disegno di legge, a lavori da effettuare esclusivamente a beneficio dell'aeroporto « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino, ma approvato il disegno di legge n. 1225, si è ritenuto giusto e corretto modificare lo stanziamento e infatti l'aeroporto « Leonardo da Vinci » sarà dato in gestione ad una società concessionaria con amplissimi poteri che giungono fino ad autorizzare, salve le procedure, opere di ammodernamento e ampliamento delle strutture e degli stabilimenti aeroportuali.

Fatta questa doverosa premessa, passiamo ai dettagli più importanti dei singoli articoli.

All'articolo 1 si è avuta preoccupazione di stabilire, secondo un principio enunciato dalla Commissione, quali aeroporti dovessero essere presi in considerazione per l'attuazione di opere migliorative. In Commissione era emerso un criterio di massima — programmatico, se così vogliamo chiamarlo — secondo il quale gli interventi dovevano raggiungere i seguenti obiettivi: offrire la maggior sicurezza possibile agli aeromobili e ai viaggiatori negli aeroporti del nostro Paese aventi il maggior traffico civile; assicurare il collegamento in ogni condizione di tempo con le isole soprattutto le piccole, risolvendo, in una parola quei problemi di co-

municazione che rivestono un notevole valore sociale. Infatti le isole, in caso di mare grosso, non possono essere raggiunte con altro mezzo che non sia l'aereo. La ricerca di una soluzione che permettesse di rispondere alle suaccennate direttive è stata ardua, e infine si è convenuto di stabilire che gli interventi del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile dovevano rivolgersi agli aeroporti aventi un traffico superiore a 50.000 passeggeri annui.

È stato poi soppresso quel principio discriminatorio, consolidato nel tempo, che escludeva alcuni aeroporti in concessione dalla possibilità di fruire dei benefici della legge in esame. Senza una norma cogente il Ministero competente poteva esimersi dall'intervenire su taluni grandi aeroporti in concessione, quali, ad esempio, quelli di Milano e di Torino. Per gli aeroporti di Genova e Venezia, pure in concessione, lo Stato è sempre intervenuto.

Conseguenza logica della nuova ripartizione degli stanziamenti risulta la variazione dell'articolo 1, lettera a). I fondi stanziati per finanziare le opere di cui al titolo II passano, come si detto al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Forse si dovrà introdurre una lettera c) per assicurare i 20 miliardi di lire al Ministero dei lavori pubblici, per provvedere all'ultimazione dei lavori attualmente in corso.

Non si è ritenuto opportuno, dopo approfondita riflessione, far interrompere bruscamente l'attività della sezione del Genio civile, — peraltro soppressa con l'approvazione del disegno di legge n. 1225 — che viene quindi ripristinata, sia pure al solo scopo di ultimare i lavori in corso e quelli attuabili con i 20 miliardi di lire a disposizione. Sarebbe stato certamente dannoso per il Paese, sul piano economico, ed avrebbe determinato un rallentamento nell'ultimazione di opere urgenti, non far finire la terza pista alle imprese che l'hanno iniziata e soprattutto sottrarre il controllo del lavoro alla competenza della sezione speciale del Genio civile che dal 1967 si occupa dell'aeroporto di Fiumicino. Stanziando i 20 miliardi di lire si è precisato all'articolo 10 che i fondi devono

servire alla revisione dei prezzi prevista dalla legge in vigore, al pagamento dell'IVA, onere sopravvenuto successivamente all'appalto dei lavori, all'indennità di espropriazione — sono state perdute delle cause in tema di espropriazione e il magistrato ha sentenziato che le aree andavano pagate in misura diversa da quella fissata dalle perizie, conseguentemente vanno corrisposte non solo differenze di valore ma anche interessi passivi, sulle somme in precedenza non corrisposte — all'installazione di apparecchiature di radio assistenza per le piste numero 2 e 3, senza la quale i manufatti, anche ultimati, non potrebbero essere abilitati all'esercizio; ed infine alla ristrutturazione di linee e nuovi allacciamenti elettrici per la ristrutturazione dell'aerostazione internazionale quasi ultimata (ed i colleghi utenti dell'aereo avranno potuto vedere i saloni sotterranei aperti recentemente al pubblico), e ancora per gli impianti di depurazione delle acque e la ristrutturazione delle reti idriche e fognarie; infine per i rimborsi, le spese di frazionamento e gli imprevisti. A proposito della rete idrica e fognaria c'è da osservare che esistono precetti dell'autorità giudiziaria affinché si provveda ad evitare inquinamenti in conseguenza degli scarichi di liquami, sia organici che inorganici, provenienti dall'area aeroportuale. Tutte le opere menzionate non dovrebbero superare l'onore complessivo di 20 miliardi di lire.

I 30 miliardi, recuperati dal diverso utilizzo dei 50 previsti originariamente per opere di miglioramento dell'aeroporto di Fiumicino, sono stati acquisiti come si è già chiarito dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per svolgere un programma di interventi in altri aeroporti del Paese.

Maggiori poteri, in analogia con quelli conferiti a suo tempo al Ministero dei lavori pubblici, sono stati previsti all'articolo 2 anche per il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per l'utilizzo dei fondi stanziati, e precisamente si è permesso di disporre per progetti e contratti per l'esecuzione di lavori, provviste e forniture di beni riguardanti le opere da eseguire fino a 300 milioni anziché

100, senza l'obbligo dei preventivi pareri previsti dalle norme vigenti.

Molto più importante è la modifica introdotta all'articolo 3, che prevedeva l'espropriazione delle aree secondo le modalità di cui alla legge 15 gennaio 1885, n. 2892, la cosiddetta « legge di Napoli ». La Sottocommissione ha infatti ritenuto opportuno riferirsi alla legge 22 ottobre 1971, n. 865, cioè alla cosiddetta « legge della casa ».

L'articolo 4 è rimasto invariato. L'articolo 5, che non ha trovato il consenso di una parte della Sottocommissione, si riferisce alla possibilità di utilizzare docenti universitari e liberi professionisti per le progettazioni e la direzione dei lavori, ricorrendo ad una consulenza qualificata molto utile per raggiungere nel modo più razionale l'attuazione dei lavori o delle opere ritenute necessarie.

È stato, peraltro, presentato un emendamento che esclude da qualsiasi incarico le persone che hanno in precedenza fruito dei benefici derivanti dal decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748; questo significa che non possono essere utilizzati in alcun modo i super burocrati e i tecnici che si sono dimessi dall'Amministrazione dello Stato in virtù del decreto accennato. La rielaborazione dell'articolo 6, è stata molto laboriosa e riguarda l'acquisizione di personale temporaneo, sia pure per un periodo non breve, 5 anni, in modo da permettere al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, in attesa di razionalizzare gli organici, di svolgere i propri compiti e di attuare efficientemente le disposizioni del provvedimento in esame. Non si possono spendere bene 140 miliardi se non si dispone di personale preparato e sufficiente che garantisca la tempestiva e saggia utilizzazione del pubblico denaro. Nel suddetto articolo si è anzitutto precisato che il personale militare eventualmente utilizzato non possa superare le 140 unità complessive — su questa cifra è rimasta nei commissari un pò di perplessità — comunque la Sottocommissione ha deciso così. È stata inoltre riconosciuta al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile la facoltà di assumere personale civile a tempo

determinato per compressive 350 unità e si è stabilito anche il numero massimo per ogni categoria.

All'articolo 7 non sono stati introdotti emendamenti, mentre all'articolo 8 è stato soppresso il secondo comma e si è data facoltà, mediante un emendamento, di applicare le norme di cui all'articolo 2 e all'articolo 7 della presente legge anche agli stanziamenti di spesa per opere da attuarsi in aeroporti per i quali i fondi siano iscritti negli stati di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile negli ultimi tre esercizi. La norma è rivolta a rendere più sollecito l'iter di attuazione dei lavori in questione.

L'articolo 9 è di contenuto finanziario: la Sottocommissione ha ritenuto di riservarsi la presentazione di un emendamento che però dovrà essere esaminato con l'alto consiglio del nostro Presidente, il quale dovrà dire se la procedura suggerita è corretta.

Il titolo secondo del disegno di legge originario è sostituito dagli articoli 10 e 11. Dell'articolo 10 ho già detto commentando l'articolo 1. Riguarda l'ultimazione dei lavori in corso nell'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino, entro i limiti di spesa di 20 miliardi di lire. Infine l'articolo 11 precisa che il finanziamento delle opere sarà disposto con corrispondente riduzione del capitolo 5381 dello stato di previsione del Tesoro e autorizza lo stesso Ministero a disporre per le opportune variazioni di bilancio.

Onorevoli colleghi, ho terminato; credo di aver detto tutto, in caso contrario i membri della Sottocommissione potranno completare la mia esposizione. Concludendo ritengo mio dovere ringraziare i senatori che hanno partecipato con costanza e pazienza alle sedute della Sottocommissione che si sono protratte per ben 8 ore e anche di rivolgere un particolare ringraziamento all'onorevole ministro Preti il quale ha voluto partecipare fino all'ultimo istante al nostro lavoro; dobbiamo, anzi, sottolineare che siamo stati soddisfatti e onorati che l'assistenza del Governo alla discussione del provvedimento sia venuta dalla presenza dello stesso Ministro responsabile.

P R E S I D E N T E . Poichè dobbiamo esaminare un nuovo testo del disegno di legge, predisposto dalla Sottocommissione, sostitutivo del testo originario, la prassi è la seguente: per le parti in cui vi è accordo in Commissione, non ha luogo la discussione; si svolge invece la discussione, ovviamente, per le parti su cui non vi è accordo.

Vorrei inoltre chiarire un punto in merito alla copertura, dato che il collega Alessandrini ha fatto riferimento ad un mio riesame del testo per tale parte.

Debbo dire che tutti questi tipi di copertura che fanno riferimento ai due provvidenziali fondi globali (provvidenziali non certo in ordine all'articolo 81 della Costituzione, ma in ordine ad una certa manovrabilità della spesa pubblica) sono da accettare con buona volontà, perchè la rigorosa puntualizzazione degli stessi porterebbe a far sorgere interrogativi per i molti disegni di legge per i quali è prevista una copertura di tale genere. Sappiamo che l'elenco che accompagna i due capitoli, pur essendo diviso quasi tutto per competenze ministeriali, con una parte finale che riguarda amministrazioni diverse, non fa parte della legge di bilancio, ma è unicamente illustrativo dei punti di vista del Ministro del tesoro e del Ministro del bilancio. Tale elenco può essere variato, senza che occorra una legge di variazione del bilancio, per cui l'indicazione, per esempio, che alla riforma sanitaria sono destinati in previsione 70 mila milioni non è assolutamente tassativa e i 70 mila milioni possono, lungo l'esercizio, essere utilizzati per coperture varie, come è sempre avvenuto.

Fatta questa premessa, debbo dire che la copertura, così com'è indicata, è ragionevole; mi viene il dubbio, però, che forse dovremmo interpellare la 5^a Commissione perchè andiamo ad occuparci anche dell'esercizio 1974 che non può essere compreso nel disegno di legge, perchè all'epoca della presentazione di esso non era stato ancora presentato il preventivo del 1974. Però, dal momento che la Sottocommissione si è fatta premura di indicare anche il 1974 e dal momento che noi agiamo secondo le normali istruzioni e indicazioni della 5^a Commissio-

8ª COMMISSIONE

28º RESOCONTO STEN. (8 novembre 1973)

ne, penso che possiamo esimerci — dato che, come ripeto, stiamo alla prassi della 5ª Commissione — dalla richiesta del parere.

Allora, poichè, a mio avviso, le coperture sono legittimamente indicate, faccio le seguenti osservazioni: in primo luogo all'articolo 1 — e questa differenza di dizione c'è anche nel testo legislativo — si parla di miliardi, quando poi all'articolo 10 si parla di migliaia di milioni di spesa...

ALESSANDRINI, *relatore alla Commissione*. La terminologia è di origine ministeriale.

PRESIDENTE. Poichè si tratta di miliardi completi sarà meglio parlare di miliardi e non di milioni. In secondo luogo il secondo comma dell'articolo 1 fa riferimento all'articolo 7 della legge 6 ottobre 1971, numero 853, la quale credo che riservi al Mezzogiorno un 40 per cento degli investimenti da effettuare. Se da 170 miliardi passiamo a 200 i 68 miliardi diventano 80, e dunque bisogna indicare la cifra di 80 miliardi. Prima erano 170 perchè 50 erano destinati a Fiumicino, ma ora per Fiumicino che è una amministrazione specifica, sono previsti 20 miliardi. Poi all'articolo 9 si dice che si farà ricorso ai Buoni poliennali del Tesoro e a speciali certificati di credito...

ALESSANDRINI, *relatore alla Commissione*. Mi pare vi sia uno stanziamento di 50 miliardi che non proviene direttamente dal Tesoro.

PRESIDENTE. Allora in questo caso dobbiamo rivolgerci alla 5ª Commissione.

La spesa di 20 miliardi, stabilita all'articolo 10 si ripartirà in tre esercizi: per il 1973 e per il 1974 è d'obbligo indicare la copertura, mentre per il 1975 la copertura non si deve indicare.

Per gli altri 30 miliardi dobbiamo dare l'indicazione della copertura.

ALESSANDRINI, *relatore alla Commissione*. Sto tentando di redigere un emendamento.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Non potremmo esaminare questo complicato problema, che presuppone una conoscenza di tecnica della ragioneria generale (per la quale il nostro Presidente è più competente di tutti noi), alla fine, dopo avere prima esaminati i singoli articoli del provvedimento?

P R E S I D E N T E. Se siamo d'accordo, in linea di massima, possiamo riservarci di rivedere la copertura nel corso dell'esame dei singoli articoli.

(Così rimane stabilito).

S A M M A R T I N O. Vorrei fare una dichiarazione preliminare: ricordo alla Commissione che, su mia proposta, venne rinviata ad oggi la discussione del provvedimento in esame, in quanto non ci parve chiaro il testo del disegno di legge originario, alla luce di quando stabilito appena qualche giorno prima, approvando il disegno di legge numero 1225.

Ritengo quindi che si debba prendere atto, da parte della nostra Commissione, con soddisfazione, di quanto ci ha dichiarato oggi il senatore Alessandrini, in merito alla destinazione dei 50 miliardi, che nel testo originario del disegno di legge erano stanziati per l'aeroporto di Fiumicino. Egli ha precisato che di quei 50 miliardi, soltanto parte dovranno essere erogati all'aeroporto « Leonardo Da Vinci », per le voci: revisione dei prezzi, pagamento dell'IVA, indennità di espropriazione ed interessi passivi, completamento di nuova pista a Fiumicino, per un totale di 20 miliardi.

Quindi sciolgo la mia riserva in senso positivo e favorevole in tutto al nuovo testo del disegno di legge.

P R E S I D E N T E. Riguardo l'articolo 1 del nuovo testo voglio comunicare alla Commissione nuovi elementi a riprova della esattezza della soluzione prospettata. Il testo originario del provvedimento governativo diceva, al punto a) dell'articolo 1:

a) per lire 110 miliardi, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei tra-

sporti e dell'aviazione civile in ragione di lire 12 miliardi nell'anno 1973, lire 30 miliardi in ciascuno degli anni dal 1974 al 1976 e lire 8 miliardi nell'anno 1977, per la realizzazione di opere e per l'acquisto di attrezzature inerenti l'attività aerea civile.

Il nuovo testo prevede lire 140 miliardi, invece che 110.

Ma le coperture erano così indicate nel testo originario, al penultimo comma dell'articolo 9:

« Agli oneri relativi agli interessi, alle spese e alla eventuale rata capitale delle operazioni finanziarie di cui al presente articolo si farà fronte, per l'anno finanziario 1973, mediante riduzione dei fondi speciali di cui ai capitoli n. 3523 e n. 6036 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo ».

Il Governo ha rispettato le norme del suo disegno di legge. Il fatto che gli esercizi futuri prevedano un aumento di spesa da 110 a 140 miliardi non ha alcun riferimento con la copertura; caso mai ha riferimento con una certa politica, volta a riversare tutto sul futuro, ma questa è una politica generale. Sono pienamente convinto che la copertura come indicata nel nuovo testo non solo è valida, ma è addirittura rispondente a quella che aveva indicato prima il Governo; gli stanziamenti per il Mezzogiorno vanno elevati da 68 a 80 miliardi...

ALESSANDRINI, *relatore alla Commissione*. E va indicata la cifra di 200 miliardi all'inizio.

PRESIDENTE. Non ho potuto verificare la corrispondenza per lo stanziamento di cui al punto b) dell'articolo 1: dei 60 miliardi, 8 miliardi per il 1973, 15 per il 1974. Ma qui non avete cambiato cifra?

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. No, lo stanziamento da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa non è cambiato.

PRESIDENTE. E allora ritengo che, se non c'era indicazione esplicita nel

provvedimento presentato dal Governo, non è parimenti necessaria l'indicazione nel testo rielaborato dalla Sottocommissione, che non modifica le quote del 1973 e del 1974. Se si vuole, questa è un'altra prova di quella « ginnastica » che la Ragioneria generale fa quando deve, su pressione del Governo, trovare la copertura. Una volta tanto può farlo su pressione del Parlamento, che in verità non innova nulla. Allora al primo comma dell'articolo 1 bisogna dire: « È autorizzata la spesa di lire 200 miliardi... » e, a mio avviso, al terzo comma occorre dire: « Agli effetti dell'articolo 7 della legge 6 ottobre 1971, n. 853, una quota non inferiore a 80 miliardi... », invece che « a 68 miliardi ».

ZACCARI. Desidero fare una dichiarazione. Mi rendo conto dell'urgenza di approvare questo provvedimento e della ratio che ha guidato la Sottocommissione nell'elaborare il nuovo testo. Però nutro una notevole perplessità sulla limitazione posta, dei 50 mila passeggeri annui, che esclude molti aeroporti che hanno un'importanza nella rete aeroportuale nazionale e regionale. Sarebbe stato sufficiente quanto si dice nell'articolo 1, cioè che « gli interventi sono realizzati secondo programmi coordinati e che nell'elaborazione dei programmi si avrà particolare riguardo per gli aeroporti aventi maggiore volume di traffico ».

Di conseguenza rendendomi conto di situazioni particolari come quella della regione del Trentino-Alto Adige con il suo aeroporto di Bolzano e come quella della mia regione — permettetemi di fare un po' il campanilista — con l'aeroporto di Albenga che verranno esclusi completamente dai finanziamenti di questo provvedimento, pur avendo un'importanza notevole per l'economia regionale, devo dichiarare che mi asterrò dal votare il disegno di legge.

MADERCHI. Ho chiesto la parola proprio perchè abbiamo rinunciato a presentare un nostro emendamento all'articolo 1, avendo concordato in Commissione la dizione che è stata presentata, ma ci siamo riservati appunto di sollevare il problema del coordinamento, della programmazione

che il Ministro dei trasporti andrà a fare in relazione a questi fondi con le regioni interessate. Si tratta di interventi abbastanza cospicui su infrastrutture aeroportuali che hanno indubbiamente un'incidenza sull'assetto del territorio, e noi pensiamo che tutto ciò debba essere fatto in coerenza con le previsioni che le Regioni si sono date o si stanno dando. Per questo noi chiediamo, con un ordine del giorno che presenteremo, che il Ministro dei trasporti vada alla formulazione programmata degli interventi attraverso anche la consultazione con le Regioni.

M A Z Z E I . Onorevole Presidente, il problema dell'imputazione della spesa — per quanto m'è sembrato di capire, e chiedo scusa per non aver potuto seguire fin dall'inizio l'esame di questo disegno di legge — è quello che preoccupa. Avevo pregato il senatore Alessandrini di fornirmi precisazioni in argomento, perchè altrimenti non possiamo fare a meno di sentire il parere della 5^a Commissione su tale aspetto.

Con questo non è che io voglia in alcun modo ritardare l'approvazione del disegno di legge, non è questa la mia volontà. Mi sono permesso soltanto di prospettare alla Commissione quello che mi sembra un adempimento essenziale e doveroso.

P R E S I D E N T E . Devo farle presente, senatore Mazzei, che non vi è alcun aumento di spesa. Se solo vi fosse stata una lira di aumento di spesa, chiunque avesse chiesto di procedere avrebbe trovato in me, anche per coerenza con posizioni precedentemente sostenute in altre Commissioni, la più ferma resistenza. La spesa è rimasta nel *quantum* immutata, e noi sappiamo che la 5^a Commissione ha titoli di intervenire per vari aspetti, ma innanzitutto, se c'è aumento nel *quantum*, per verificare se vi è copertura. Quest'ultima, essendo stato il disegno di legge presentato il 20 febbraio 1973, era prevista esclusivamente per il 1973 ed era una di quelle coperture — ed il collega Mazzei sorriderà ricordando le tesi che qualche volta ha sostenuto l'Avvocatura dello Stato — « azzardate », che noi adottiamo quando non abbiamo mezzi e facciamo ricorso al fondo

globale; ma precedenti ve ne sono, innumerevoli. Essendo sopravvenuta con il 31 luglio la presentazione del disegno di legge del bilancio, per prassi consolidata è stato necessario ricercare anche nei capitoli del nuovo bilancio la copertura. E in queste situazioni abitualmente la 5^a Commissione — che io ho presieduto per tanti anni — chiede che si inserisca anche il richiamo al 1974.

Un ulteriore esame, per giunta, ci fa vedere che gli stanziamenti previsti per il 1973 e per il 1974 non cambiano e che la voce vagamente indicante nella tabella le coperture da procurarsi con ricorso al credito è superiore agli stanziamenti previsti da questo provvedimento.

Ora, stabilito che non v'è aumento di spesa; stabilito che si è seguita la prassi, mi sono assunto una certa responsabilità, d'accordo con il ministro Preti, ed ho detto: siccome interpretiamo il sicuro indirizzo della 5^a Commissione, rinunciamo a chiederne il parere, anche se ho dichiarato talune mie perplessità. Comunque, se qualcuno solleva un'eccezione formale, devo interrompere la discussione, e chiedere il parere alla Commissione bilancio.

P R E T I , ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Sono stato per circa un anno, fino a pochi mesi fa, Presidente della Commissione bilancio della Camera dei deputati e posso dire che ho sempre considerato che il compito della Commissione che io presiedevo fosse quello di esaminare — come ha già detto prima il presidente Martinelli — il problema della spesa e della relativa copertura. Mai sono entrato con la mia Commissione nel merito della suddivisione interna della spesa prevista, perchè in tal modo la Commissione bilancio si sarebbe sostituita alla specifica competenza della Commissione cui il provvedimento era assegnato, che in tal modo non avrebbe più avuto autonomia di decidere sulla materia che le compete.

Non avendo noi tradita alcuna delle indicazioni che sono state date dalla Commissione bilancio, ma avendo semplicemente provveduto ad un riassetto interno,

nel senso che 30 miliardi che erano sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici passano sul bilancio del Ministero dei trasporti e niente di più, anche per gli anni futuri, io in verità non vedo la ragione di questo riesame, tanto più che siamo certi che il parere non potrebbe essere che positivo.

Vorrei far presente al senatore Mazzei che se non riusciremo rapidamente a varare questo provvedimento, che deve ancora passare all'altro ramo del Parlamento, ci troveremo in una situazione estremamente difficile per le ragioni a tutti note e di cui parlano anche i giornali; cioè noi ci troveremo presto di fronte ad una seria paralisi del traffico aereo. Rivolgo, quindi, un appello alla sua comprensione perchè non insista su questa richiesta che mi pare, in definitiva, di carattere formale, perchè nella sostanza delle cose mi pare che sia d'accordo con noi.

P R E S I D E N T E . Informo i colleghi che ho mandato a cercare i senatori Caron e Colella, rispettivamente presidente e vicepresidente della 5^a Commissione, per essere confortati nella via da seguire e conoscere il loro pensiero in ordine all'indicazione della copertura.

M A Z Z E I . Considerato il parere dell'onorevole Presidente, dato che si tratta di una violazione formale e non sostanziale e considerate le assicurazioni date dall'onorevole relatore e dall'onorevole Ministro, ritengo che si possa procedere.

P R E S I D E N T E . Desidero esporre al Presidente Caron, qui intervenuto, come è sorto il quesito concernente la copertura finanziaria.

Il disegno di legge n. 882, che riguarda l'assegnazione di 220 miliardi per interventi urgenti e indispensabili negli aeroporti, è stato presentato il 20 febbraio 1973. Naturalmente prevedeva per la copertura il riferimento ai capitoli del fondo globale del 1973 con un importo globale di 220 miliardi e con il ricorso al credito di finanziamento sul quale, molte volte, le Commissioni 5^a e 6^a hanno espresso il loro parere non entusiasta. È sopravvenuto, poi, il 31 luglio, ed è maturata

la necessità di indicare la copertura anche per il 1974; la Sottocommissione, nominata dalla nostra Commissione — assistita anche dalla presenza del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, onorevole Preti, già Ministro del bilancio e Presidente, per un certo tempo, della V Commissione della Camera dei deputati — ha redatto un nuovo testo che non muta nè gli stanziamenti per il 1973 e per il 1974, nè la copertura, che fa riferimento agli stessi capitoli per quanto riguarda il 1973, aggiungendo un riferimento esplicito al 1974. Nel precedente testo la copertura per il 1973 non era indicata specificamente nella Tabella, come avviene con una certa frequenza; però, essendo in una voce relativa alle amministrazioni diverse indicato in 15 miliardi il totale delle provviste e prevedendo questo provvedimento 12 miliardi, la suddetta voce fu ritenuta dal Governo adeguata per la copertura. Per il 1974 la stessa voce contempla 31 miliardi; poichè il provvedimento presentato dal Governo in febbraio indicava 31 miliardi, ecco che, almeno sotto questo aspetto, la copertura è assicurata.

Questa mattina, all'inizio della seduta, ho fatto presente che si sarebbe dovuto sentire l'avviso della 5^a Commissione, unica autorizzata ad esprimere un parere sulla copertura; ho però soggiunto, data l'urgenza del provvedimento e la sia pur cortesissima insistenza del ministro Preti, che tenuto conto che i 220 miliardi sono sempre gli stessi, non vi è stato accrescimento di spesa: tenuto anche conto che si seguiva rigorosamente la prassi della 5^a Commissione (a proposito di quei provvedimenti che pervengono dall'altro ramo del Parlamento, approvati prima del 31 luglio e mancanti di copertura), si poteva ritenere implicitamente assicurato l'assenso di tale Commissione. Ho ritenuto opportuno, però, aggiungere che nulla mi autorizzava formalmente a fare a meno del parere della Commissione competente. Infatti, giunti ad una certa fase della discussione (sempre riservandoci di interpellare la Presidenza della 5^a Commissione non appena fosse stato possibile) il senatore Mazzei ha ritenuto opportuno, giustamente, far presente che l'8^a Commissione non po-

8ª COMMISSIONE

28º RESOCONTO STEN. (8 novembre 1973)

teva andare oltre, perchè non aveva alcun titolo per surrogarsi al parere della Commissione bilancio. Ho subito preso doverosa nota del rilievo perchè, come ho già detto, ero dello stesso avviso; a quel punto però l'onorevole ministro Preti ha invocato la presenza in Commissione del Presidente della 5ª Commissione, senatore Caron, affinché, potendolo, volesse esaminare subito la regolarità della nostra procedura. Comprendendo le obiettive difficoltà e dichiarandomi pronto a rinviare eventualmente la seduta chiedo al Presidente della Commissione bilancio, senatore Caron, qui presente, se vuole esprimere un parere sulla questione. Forse è anche bene chiedere al Ministro se intende aggiungere qualcosa a quanto da me detto.

P R E T I, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ho già esposto il mio punto di vista, ma lo esporrò nuovamente al presidente Caron. Parlo per l'esperienza che ho avuto durante l'ultimo anno di permanenza alla Camera dei deputati come Presidente della Commissione bilancio. Ebbene, quando lo stanziamento non viene mutato e si apportano semplicemente modifiche interne, come in questo caso, nel quale 30 miliardi vengono passati dal bilancio del Ministero dei lavori pubblici a quello dei trasporti, alla Camera abbiamo sempre ritenuto che la cosa esulasse dalla nostra competenza, alla quale, invece, si doveva ricorrere quando venivano introdotte modifiche sostanziali. Nel caso oggi prospettato, non mi sembra assolutamente che si possa individuare siffatto tipo di modifica. Mi pare che sia la stessa cosa se questi miliardi li spende il Ministero dei lavori pubblici o quello dei trasporti e dell'aviazione civile.

C A R O N. Nell'esprimere il parere vorrei trovare una formula procedurale che mi eviti di creare precedenti assoluti che vadano al di fuori della norma.

Poichè, secondo le dichiarazioni del presidente Martinelli, non si tratta di superare la spesa prevista e fornita di copertura, ma semplicemente di confermare una spesa che era ripartita in modo diverso, sotto il profilo della destinazione, posso esprimere fin

d'ora parere favorevole e, a mio avviso, non occorre nemmeno che io riunisca la 5ª Commissione.

P R E S I D E N T E. Desidero dire per maggiore tranquillità del presidente Caron che il comma settimo dell'articolo 100 del Regolamento del Senato stabilisce che il parere può essere dato anche verbalmente nel corso della seduta, a nome della Commissione, dal suo presidente o da altro senatore da lui delegato. Questo mi sembra abbastanza tranquillizzante nei confronti di qualsiasi precedente, in quanto la norma è ferma e precisa.

Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame degli articoli del nuovo testo del disegno di legge predisposto dalla Sottocommissione in via di massima d'accordo con il Governo, sostitutivo di quello originariamente presentato dal Governo.

Do lettura dell'articolo 1, con l'avvertenza che il primo comma è stato integrato con l'indicazione della cifra in lire 200 miliardi, mentre al terzo comma la cifra di 68 miliardi di lire è stata corretta in 80 miliardi, e ciò secondo gli orientamenti affiorati nel dibattito testè conclusosi.

Art. 1.

È autorizzata la spesa di lire 200 miliardi, al fine di attuare interventi urgenti ed indispensabili per il completamento e l'ammmodernamento di aeroporti che alla data di entrata in vigore della presente legge sono aperti al traffico aereo civile di linea, o sui quali, comunque, si svolge attività aerea commerciale, purchè abbiano un volume di traffico non inferiore a 50 mila passeggeri annui o riguardino le piccole isole. Sono compresi gli aeroporti con il regime giuridico previsto agli articoli dal 704 al 713 del Codice della navigazione.

Tale somma è destinata:

a) per lire 140 miliardi, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in ragione di lire

8ª COMMISSIONE

28º RESOCONTO STEN. (8 novembre 1973)

12 miliardi per l'anno 1973, lire 30 miliardi per l'anno 1974, lire 36 miliardi per l'anno 1975, lire 38 miliardi per l'anno 1976, lire 16 miliardi per l'anno 1977 e lire 8 miliardi per l'anno 1978, al fine di realizzare opere e acquistare attrezzature inerenti l'attività aerea civile;

b) per lire 60 miliardi, da iscrivere nello stato di previsione del Ministero della difesa in ragione di lire 8 miliardi per l'anno 1973, lire 15 miliardi per ciascuno degli anni dal 1974 al 1976 e lire 7 miliardi per l'anno 1977 al fine di provvedere alla fornitura e alla installazione di apparecchiature da destinare ai servizi di assistenza al volo.

Agli effetti dell'articolo 7 della legge 6 ottobre 1971, n. 853, una quota non inferiore a 80 miliardi di lire è riservata agli aeroporti dell'Italia meridionale e insulare.

Gli interventi di cui al presente articolo sono realizzati secondo programmi coordinati, elaborati dai Ministeri dei trasporti e dell'aviazione civile e della difesa e da approvare dal CIPE entro il termine di 30 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Nella elaborazione dei programmi dovrà essere data priorità alle opere, attrezzature ed apparecchiature interessanti la sicurezza della navigazione aerea, con particolare riguardo agli aeroporti aventi un maggior volume di traffico.

Pongo in votazione l'articolo.

(È approvato).

Art. 2.

I progetti e i contratti per l'esecuzione di lavori, provviste e forniture, inerenti all'attuazione del programma di cui all'articolo 1 e fino all'importo di lire 300 milioni, qualunque sia il modo con il quale si sia proceduto all'aggiudicazione, sono approvati dalla competente Amministrazione, senza obbligo dei preventivi pareri richiesti dalle norme vigenti.

Per gli affari di cui al precedente comma di importo superiore a 300 milioni di lire, è prescritto, in sostituzione dei pareri richie-

sti dalle norme vigenti, il conforme parere di un Comitato presieduto dal Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile o da un Sottosegretario da lui delegato e composto da un magistrato del Consiglio di Stato, da un magistrato della Corte dei conti, da due rappresentanti tecnici del Consiglio superiore dei lavori pubblici, dal direttore generale dell'aviazione civile, da due ufficiali generali dell'aeronautica militare designati dal Ministro della difesa e da sei funzionari di qualifica non inferiore a quella di primo dirigente, dei quali due designati dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e quattro designati ciascuno dai Ministri della difesa, del tesoro, delle finanze e delle partecipazioni statali.

Le funzioni di segretario del Comitato sono svolte da un funzionario della carriera direttiva del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile — direzione generale dell'aviazione civile — coadiuvato da quattro impiegati della stessa direzione generale.

I membri del Comitato sono nominati con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

(È approvato).

Art. 3.

L'approvazione dei progetti di massima equivale a dichiarazione di pubblica utilità e di indifferibilità delle opere.

Le indennità per le espropriazioni eventualmente occorrenti sono determinate dall'ufficio tecnico erariale competente per territorio nei modi previsti dalla legge 22 ottobre 1971, n. 865.

(È approvato).

Art. 4.

I Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e della difesa, nei limiti dell'autorizzazione di cui all'articolo 1, possono assumere impegni di spesa per somme eccedenti lo stanziamento di ciascun esercizio, purchè i relativi pagamenti siano ripartiti negli esercizi finanziari entro i limiti dei rispettivi stanziamenti.

8^a COMMISSIONE

28° RESOCONTO STEN. (8 novembre 1973)

Le somme non impegnate in un esercizio saranno utilizzate negli esercizi successivi.

Gli ordini di accreditamento, relativi alle spese di cui alla presente legge, possono essere emessi anche per importi eccedenti quelli previsti dalle norme in vigore, ma comunque non superiori a 500 milioni di lire.

(È approvato).

Art. 5.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sentito il Comitato di cui all'articolo 2, può, anche in deroga alle vigenti norme, affidare la progettazione e la direzione dei lavori a docenti universitari e liberi professionisti, i cui compensi sono commisurati a quelli previsti dal disciplinare tipo per il conferimento di incarichi professionali a liberi professionisti, approvato con decreto ministeriale 11 luglio 1966 e successive modificazioni.

Sono esclusi dagli incarichi previsti dal comma precedente coloro che abbiano fruito dei benefici derivanti dal decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748.

(È approvato).

Art. 6.

Per la durata di un quinquennio, decorrente dalla data di entrata in vigore della presente legge, è in facoltà del Ministro della difesa di trattenere in servizio o richiamare dal congedo, a domanda, ufficiali fino al grado massimo di tenente colonnello e sottufficiali dell'aeronautica militare. Questi possono essere addetti, nel numero massimo di 40 unità, al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per le esigenze del Servizio navigazione e, nel numero massimo di 100, per i servizi di telecomunicazioni e assistenza al volo del Ministero della difesa.

Per la durata di un quinquennio dalla data di entrata in vigore della presente legge, è altresì autorizzata l'assunzione di personale straordinario, per mansioni direttive, di concetto, esecutive ed ausiliarie, nei limiti dei

contingenti da stabilirsi di anno in anno con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il Ministro del tesoro.

Nella determinazione dei contingenti di cui al precedente comma non dovranno comunque essere superati i limiti seguenti:

personale da adibire allo svolgimento di mansioni direttive: non oltre 90;

personale da adibire allo svolgimento di mansioni di concetto: non oltre 90;

personale da adibire allo svolgimento di mansioni esecutive: non oltre 80;

personale da adibire allo svolgimento di mansioni ausiliarie: non oltre 40;

personale operaio: non oltre 50.

Il personale da assumere in base al comma secondo del presente articolo dovrà essere riconosciuto idoneo allo svolgimento dei compiti che ad esso saranno attribuiti, con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, previo parere di una commissione presieduta dal Direttore generale dell'aviazione civile e composta dai Capi dei servizi centrali della direzione generale stessa e da un funzionario dell'Amministrazione dei trasporti e dell'aviazione civile designato dal Ministro.

Al personale assunto ai sensi del comma precedente compete il trattamento previdenziale e quello economico iniziale previsto per gli impiegati non di ruolo della corrispondente categoria.

La spesa relativa graverà sugli stanziamenti previsti all'articolo 1 della presente legge.

Informo che il senatore Maderchi ed altri hanno presentato un emendamento tendente a sopprimere il primo comma dell'articolo 6.

M A D E R C H I . In sede di discussione generale abbiamo già espresso la nostra opinione e l'abbiamo ribadita in Sottocommissione; siamo contrari alla utilizzazione di questo personale militare che — a nostro parere — non serve al Ministero dei trasporti. Se serve al Ministero della difesa deve essere questo Ministero a provvedere con un suo provvedimento che non possiamo as-

sumere noi quale Commissione lavori pubblici.

PRESIDENTE. Il senatore Arnone ha presentato un emendamento tendente alla soppressione delle seguenti parole nel primo comma dell'articolo 6: « Questi possono essere addetti, nel numero massimo di 40 unità, al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per le esigenze del Servizio navigazione e, ».

ARNONE. Da informazioni assunte sembra che le 40 unità le quali dovrebbero essere assegnate al Servizio navigazione non siano indispensabili; anzi, è opportuno che il personale posto a disposizione del Ministero della difesa non superi complessivamente il numero di cento unità. Propongo quindi di sopprimere, nel primo comma dell'articolo 6, le parole « Questi possono essere addetti, nel numero massimo di 40 unità, al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per le esigenze del Servizio navigazione e, ». Inoltre andrebbero anche soppresses le parole successive « del Ministero della difesa ».

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Non sono d'accordo: *melius abundare quam deficere.*

ZACCARI. Sono contrario ad entrambi gli emendamenti presentati dai colleghi Maderchi ed Arnone perchè in effetti, dalle notizie che possediamo, sembra che la direzione generale dell'aviazione civile sia grandemente carente di personale. Il numero massimo di 40 unità, accolto a maggioranza dalla Sottocommissione, rappresenta inoltre un qualcosa di indispensabile per alcuni servizi, come la concessione di brevetti, il controllo della circolazione ed altri che non possono essere svolti se non da ufficiali dell'aviazione.

ALESSANDRINI, relatore alla Commissione. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, la materia è stata discussa con estrema ampiezza in sede di Sottocommissione, e la necessità di collaborazione non è stata vista esclusivamente sotto il riflesso

di acquisire personale militare, come è facile constatare confrontando il nuovo testo dell'articolo con quello corrispondente del disegno di legge governativo; infatti la nuova versione prevede l'assunzione anche di personale civile delle varie categorie. La direzione generale dell'aviazione civile ne esce rafforzata. Evidentemente la possibilità di un progressivo assorbimento del personale in questione è stata presente nella discussione dell'articolo 6. Non trovo quindi, per quanto mi riguarda, una ragione che mi induca a ritrattare quanto accolto in sede di Sottocommissione, e pertanto mi rimetto alla Commissione.

Quello che evidentemente non può essere accettato è l'emendamento Maderchi...

ARNONE. Vorrei precisare al relatore che non si tratta di ritrattare quanto stabilito in sede di Sottocommissione. La verità è che gli altri elementi assunti, in maniera molto seria e precisa, mi hanno convinto del fatto che il trasferimento delle 40 unità è superfluo, essendo attualmente il servizio dell'assistenza aerea assicurato e ben funzionante.

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Per quanto riguarda l'emendamento del senatore Maderchi, devo dire che sono contrario, perchè non v'è dubbio che il Ministero della difesa, cui compete il servizio delle comunicazioni e dell'assistenza al volo, si trova in notevoli difficoltà, tanto è vero che tale servizio non viene svolto in maniera adeguata, come tutti sanno.

Quello in esame è un disegno di legge nato dal concerto del Ministero della difesa, cui vengono assegnati 60 miliardi per le installazioni delle apparecchiature relative ai servizi di assistenza al volo, con gli altri Ministeri indicati. Mi sembra pertanto pertinente il contenuto del primo comma, che consente di aumentare il personale di cui il Ministero stesso deve disporre per un servizio tanto delicato, e vorrei pregare il senatore Maderchi di rendersi conto di questa esigenza.

Circa l'emendamento del senatore Arnone, è vero che attualmente l'organico fa riferi-

8^a COMMISSIONE

28° RESOCONTO STEN. (8 novembre 1973)

mento a 20 persone; ma è anche vero che esso è del tutto insufficiente e che dovrebbe essere aumentato per far fronte alle esigenze del Servizio navigazione. D'altronde l'articolo prevede anche che il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile possa assumere personale per far fronte ad esigenze di carattere generale; ma io mi trovo in una condizione di estrema perplessità circa l'opportunità di affidare certe mansioni a personale civile; ragione per cui, per tale emendamento, mi rimetto al voto della Commissione. Se essa ritiene che si possa facilmente e sollecitamente reperire il personale civile necessario per far fronte alle esigenze indicate, gli onorevoli senatori aderiscano alla proposta; altrimenti non dovrebbero accettarla.

MADERCHI. A nome anche dei colleghi comunisti, dichiaro di accogliere la richiesta dell'onorevole ministro Preti, ritirando il nostro emendamento. Dichiaro poi di aderire all'emendamento presentato a questo stesso articolo dal collega Arnone.

PRESENTE. Do nuovamente lettura del testo dell'emendamento presentato dal senatore Arnone: sopprimere, al primo comma, le parole: « Questi possono essere addetti, nel numero massimo di 40 unità, al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per le esigenze del Servizio navigazione e, ».

ALESSANDRINI, *relatore alla Commissione*. Dichiaro di astenermi dalla votazione e di rimettermi alla Commissione.

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Al riguardo ho già dichiarato che queste unità di personale sono assolutamente indispensabili, perchè il servizio, oggi come oggi, non è assolutamente all'altezza dei gravi compiti che gli competono. Ho anche precisato che, nella seconda parte dell'articolo 6, abbiamo accettato l'emendamento dei senatori Maderchi, Arnone ed altri per l'assunzione di personale civile. Ribadisco che se si ritiene che si possa tanto in fretta assumere questo per-

sonale civile per far fronte a queste esigenze, sino anche a fornire gli elementi da assegnare al servizio di navigazione, allora si può votare a favore dell'emendamento del senatore Arnone; se viceversa si ritiene che l'assunzione di questi impiegati civili non può essere fatta con molta rapidità, in maniera che a queste esigenze si finirà per far fronte solo in un secondo momento, allora si deve votare contro l'emendamento Arnone.

Mi rimetto quindi alla vostra valutazione circa la capacità della pubblica Amministrazione di far fronte sollecitamente a queste esigenze. Certo, nell'obiettivo nostro, è fuori discussione che il far fronte con personale civile è cosa migliore e preferibile rispetto a far fronte con personale militare: ma faremo rapidamente o no?

Giudicate voi, e sulla base di questo giudizio votate a favore o contro l'emendamento Arnone.

PRESENTE. Metto ai voti l'emendamento soppressivo presentato dal senatore Arnone al primo comma dell'articolo 6 (accolto anche dai colleghi che hanno ritirato l'emendamento proposto dal senatore Maderchi).

(Non è approvato).

Allo stesso primo comma dell'articolo 6 il senatore Arnone ha presentato un emendamento subordinato, tendente a sostituire il numero « 40 » con il numero « 20 ».

ALESSANDRINI, *relatore alla Commissione*. In questo caso sono favorevole all'emendamento perchè 20 unità è stato il limite minimo chiesto ieri anche da vari funzionari dell'aviazione civile.

PRETI, *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Visto l'accordo generale, anche il Governo dichiara di essere d'accordo.

ROBBA. Sono all'opposizione e l'opinione del Governo non può vincolarmi. Più che di una questione di numero qui si tratta di una questione di efficienza. Il per-

8^a COMMISSIONE

28° RESOCONTO STEN. (8 novembre 1973)

sonale militare è più attrezzato, preparato ed efficiente del personale civile; e, poichè ritengo che un massimo di 40 unità sia poco, voto contro l'emendamento.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti l'emendamento subordinato del senatore Arnone, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

A L E S S A N D R I N I , *relatore alla Commissione*. Onorevole Presidente, vi sarebbero due piccole correzioni da apportare all'articolo 6. Innanzitutto, al secondo comma, dove noi elenchiamo: « mansioni direttive, di concetto, esecutive ed ausiliarie » sarebbe bene aggiungere: « e operaie » perchè ieri nell'aggiungere il personale operaio da ammettere abbiamo dimenticato di farne menzione nella premessa. Inoltre, nella tabella si è parlato di personale operaio, ed alcuni colleghi avevano proposto che questo personale fosse operaio ma specializzato. Sarebbe quindi opportuno aggiungere dopo operaio la parola: « specializzato ».

A R N O N E . Ma ieri sera ci è stato detto di non aggiungere tale parola perchè gli autisti non sono operai specializzati, cioè guidano mezzi speciali ma non hanno la qualifica di operai specializzati. Questo ci è stato detto dal capo del personale.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Per onestà devo far presente questo. So benissimo che cosa si intende quando si parla di mansioni direttive (si tratta di quelli che hanno la laurea, eccetera), di mansioni di concetto, e via dicendo. Per quanto riguarda l'Amministrazione dello Stato abbiamo forse idee un po' meno chiare e più chiare invece le abbiamo quando si parla di operai della Fiat. Alla Fiat infatti si sa benissimo, essendovi determinate qualifiche, quali sono gli operai specializzati, quali i qualificati e quali gli operai comuni. Ora non vorrei che potessero sorgere confusioni. È chiaro, ad esempio, che gli autisti che guidano determinati mezzi ci sono necessari. Questi vengono considerati operai specializzati o no?

A R N O N E . Ci è stato detto che sono considerati qualificati.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Ed allora, se gli autisti non vengono considerati specializzati, corriamo il pericolo di escludere una categoria che ci è necessaria.

A L E S S A N D R I N I , *relatore alla Commissione*. Ritiro l'emendamento.

P R E S I D E N T E . Metto allora ai voti l'emendamento presentato dal senatore Alessandrini tendente ad aggiungere, al secondo comma dell'articolo in discussione, la qualifica « operaie » all'elencazione delle mansioni del personale civile straordinario.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 6 quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

Art. 7.

Per gli atti inerenti all'esecuzione delle opere e forniture di cui ai precedenti articoli, di controllo di legittimità è esercitato in via successiva.

(È approvato).

Art. 8.

Le norme di cui all'articolo 2, secondo comma, e all'articolo 5 della legge 25 febbraio 1971, n. 111, si applicano anche alla progettazione ed all'esecuzione delle opere previste dall'articolo 1 della presente legge, da realizzare negli aeroporti militari aperti al traffico aereo civile.

Le norme di cui agli articoli 2 e 7 della presente legge si applicano per un triennio anche agli atti relativi all'attuazione delle opere da realizzare con fondi dei capitoli già iscritti nel bilancio del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile alla data di entrata in vigore della presente legge.

(È approvato).

Art. 9.

All'onere recato dalla presente legge si provvede con il ricavato derivante da operazioni finanziarie che il Ministro del tesoro è autorizzato ad effettuare, in ciascun anno, mediante la contrazione di mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche o con emissione di buoni poliennali del Tesoro o di speciali certificati di credito, fino a concorrenza di un netto ricavo di lire 170 miliardi.

I mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche, da ammortizzare in un periodo non superiore a venti anni, saranno contratti nelle forme, alle condizioni e con le modalità che verranno stabilite con apposite convenzioni da stipularsi tra il Ministro del tesoro ed il Consorzio di credito per le opere pubbliche e da approvarsi con decreto dello stesso Ministro. Il servizio dei mutui sarà assunto dal Ministero del tesoro e le relative rate di ammortamento saranno iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero medesimo e specificamente vincolate a favore del Consorzio di credito per le opere pubbliche.

L'emissione dei buoni poliennali del Tesoro, a scadenza non superiore a nove anni, avverrà con l'osservanza delle disposizioni di cui alla legge 27 dicembre 1952, n. 941.

L'emissione dei certificati speciali di credito avverrà con l'osservanza delle disposizioni di cui all'articolo 20 del decreto-legge 30 agosto 1968, n. 918, convertito, con modificazioni, nella legge 25 ottobre 1968, numero 1089.

Agli oneri relativi agli interessi, alle spese e alla eventuale rata capitale delle operazioni finanziarie di cui al presente articolo si farà fronte, per l'anno finanziario 1973, mediante riduzione dei fondi speciali di cui ai capitoli n. 3523 e n. 6036 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, negli anni finanziari dal 1973 al 1977, le occorrenti variazioni di bilancio.

A questo articolo propongo, in conseguenza con le modificazioni già approvate, un emendamento tendente a sostituire, al primo comma, le parole « 170 miliardi » con le altre « 200 miliardi ».

Propongo, poi, un altro emendamento al penultimo comma tendente a sostituire le parole: « per l'anno finanziario 1973 » con le altre: « per gli anni finanziari 1973 e 1974 ».

ALESSANDRINI, *relatore alla Commissione*. D'accordo, onorevole Presidente: vorrei tuttavia porle un quesito. Siccome l'ultimo comma dell'articolo è ripetuto anche alla fine dell'articolo 11, le chiedo se ritiene necessaria tale ripetizione o se non sia il caso di lasciarlo solo in quest'ultimo articolo, sopprimendolo all'articolo 9.

PRESIDENTE. Bisognerebbe fare un articolo a parte. Ad ogni modo lascerei le cose così come stanno.

ALESSANDRINI, *relatore alla Commissione*. Non insisto.

PRESIDENTE. Metto allora ai voti l'emendamento da me proposto al primo comma dell'articolo 9.

(È approvato).

Metto ai voti l'emendamento da me proposto al penultimo comma dell'articolo 9.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 9 quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

Art. 10.

Per completare e rendere pienamente funzionali le opere in corso di attuazione nell'Aeroporto intercontinentale « Leonardo da Vinci » di Roma-Fiumicino e per il funzionamento dell'Ufficio speciale del Genio civile e del relativo laboratorio, è autorizzata — in aggiunta alla spesa di cui all'articolo 1 del decreto-legge 31 ottobre 1967, n. 969, conver-

tito nella legge 23 dicembre 1967, n. 1246 — un'ulteriore spesa di lire 20 miliardi.

Lo stanziamento previsto dal comma precedente sarà utilizzato per la revisione dei prezzi, per il pagamento dell'IVA, per indennità di espropriazione, per l'installazione di apparecchiature di radio assistenza alle piste nn. 2 e 3, per ristrutturazione di linee e nuovi allacciamenti elettrici, per la ristrutturazione della aerostazione internazionale, per gli impianti di depurazione acque e ristrutturazione reti idriche e fognarie, per rimborsi, spese di frazionamento e imprevisti.

La somma indicata nel precedente comma sarà stanziata nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici in ragione di lire 11.000 milioni per l'esercizio finanziario 1973, di lire 7.000 milioni per l'esercizio finanziario 1974 e di lire 2.000 milioni per l'esercizio finanziario 1975.

Alla realizzazione delle opere previste dal primo comma del presente articolo provvederà il Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, avvalendosi dell'Ufficio speciale del Genio civile, la cui soppressione è rinviata ai soli fini dell'attuazione della presente legge.

A questo articolo è stato presentato dai senatori Maderchi, Piscitello, Sgherri, Cebrelli, Sema e Cavalli un emendamento sostitutivo dell'ultimo comma:

« Alla realizzazione delle opere previste dal primo comma del presente articolo provvederà il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile avvalendosi del personale già addetto all'Ufficio speciale del Genio civile di Fiumicino, che presterà servizio in posizione di comando presso la Direzione generale dell'aviazione civile e del citato Ministero ».

MADERCHI. Molto brevemente devo dire all'onorevole Ministro che la dizione da noi proposta ci sembra più corretta e più rispondente alle esigenze. Infatti, dieci giorni or sono, con il disegno di legge n. 1225, questa Commissione, contro il nostro parere, decise lo scioglimento dell'Ufficio speciale del Genio civile. Non mi sembra coerente

nè serio, per la Commissione — non dico per il mio gruppo perchè noi abbiamo votato contro — approvare a distanza di giorni una norma con la quale si decide la sopravvivenza di un ufficio già sciolto.

Mi rendo conto che vi sono dei problemi tecnici ed intendo risolverli; propongo quindi che il personale di questo ufficio venga comandato presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile per continuare ad assolvere i compiti che potranno essere affrontati con i 20 miliardi stanziati per le opere in corso di attuazione all'aeroporto di Fiumicino.

ARNONE. Non sono d'accordo con il collega Maderchi. Mi rendo conto che non è produttore approvare una norma di legge che contrasta con un'altra approvata molto recentemente, tuttavia — non voglio arrivare a dire che il personale comandato è il più disubbidiente anche se in Italia in genere è così — quando si comanda personale presso un'altra amministrazione, la quale spesso non è in grado di espletare tutti gli adempimenti richiesti, si ha un rallentamento delle operazioni. Per queste considerazioni ritengo che si possa mantenere questo ufficio e quindi approvare l'articolo così come — a maggioranza — è stato concordato.

SAMMARTINO. Mentre noi approviamo questo provvedimento, è in corso di pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* quello che fu il disegno di legge n. 1225 con il quale si è stabilita la soppressione di questo ufficio speciale del Genio civile entro un anno dalla data di applicazione della legge stessa.

Il provvedimento che stiamo oggi esaminando, una volta approvato da noi, deve passare ancora all'altro ramo del Parlamento, per cui, se tutto va bene, passerà ancora qualche mese prima che venga approvato definitivamente. Non mi sembra quindi corretta la forma dell'ultimo comma dell'articolo 10, con cui si proroga a tempo indeterminato l'esistenza di un ufficio che è stato già soppresso con altra legge. Occorrerebbe almeno citare questa legge; ma essa non è ancora pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale*.

P R E T I , *ministro dei trasporti e della aviazione civile*. Prima di tutto devo dire che non ha torto il senatore Maderchi quando fa riferimento ad un contrasto, che è di tutta evidenza, tra quanto previsto nel provvedimento in esame e quanto stabilito in una precedente legge. Devo però dire al senatore Maderchi che l'approvazione di quella legge sull'aeroporto di Fiumicino, prima di questa dei 220 miliardi, non è stata certamente richiesta dal Ministero dei trasporti e dall'aviazione civile.

Il Parlamento è sovrano e, quindi, non posso nè voglio discutere le decisioni che adotta. Tuttavia, noi riteniamo che, dal punto di vista della logica legislativa e anche della logica della politica dei trasporti, fosse più opportuno approvare prima questo provvedimento e poi l'altro, essendo questo di carattere più generale, e ciò proprio per non andare soggetti alle critiche oggi rivolte dal senatore Maderchi. Comunque, il Parlamento ha deciso così e noi ci inchiniamo di fronte alla sua deliberazione.

Vorrei poi far notare al senatore Maderchi che, purtroppo, tutti i Dicasteri sono animati da una specie di imperialismo ministeriale, per cui ognuno vorrebbe acquisire anche le competenze altrui.

M A D E R C H I . Veramente il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile di competenze ne ha poche.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. D'accordo, tuttavia è innegabile che, su un piano generale, esiste questa lotta non tanto tra i Ministri quanto tra le burocrazie dei vari Ministeri. Per esempio, tanto per citare un caso, trovo assolutamente non logico che il Codice della strada sia elaborato da un Ispettorato generale del Ministero dei lavori pubblici con l'assistenza di funzionari di quello dei trasporti, mentre mi sembra, per ragioni ovvie, che la competenza primaria dovrebbe essere devoluta a noi. Tuttavia, prima di far approvare una legge che tolga una competenza al Ministero dei lavori pubblici per trasferirla al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, penso ci vorrebbe una vita o quasi.

Quindi, tutti i Ministeri sono animati da questo spirito imperialistico del prendere tutto e non lasciare nulla. Ciò nonostante, volete sapere perchè non ritengo opportuna la approvazione dell'emendamento proposto dal senatore Maderchi? Perchè non vorrei — questo è il mio timore — che con la modifica della struttura giuridica dell'Ufficio speciale, mentre abbiamo la massima urgenza di completare la terza pista di Fiumicino, ci venissimo a trovare nella condizione di perdere ancora del tempo prezioso.

Il senatore Maderchi sa, e forse altri colleghi non lo sanno, che ad un certo punto la burocrazia ha interrotto i lavori per la terza pista dell'aeroporto di Fiumicino ed io ne sono stato informato 10 o 12 giorni dopo: si è trattato di una iniziativa non del Ministro, bensì della burocrazia, la quale si è riferita ad un presunto esaurimento dei fondi *ad hoc*. Non vorrei, in sostanza, che si desse lo spunto per altre complicazioni ed è in questo spirito che sarei favorevole all'approvazione dell'articolo 10 nel testo in esame.

D'altro canto è vero che qui si fa cenno al rinvio della soppressione dell'Ufficio speciale del Genio civile, ma è anche vero che pure nell'altra legge era precisato che la soppressione sarebbe avvenuta dopo un anno dalla entrata in vigore della legge stessa. Non mi sembra che i lavori previsti dall'articolo 10 possano protrarsi oltre un anno. Magari, dato che in Italia si è soliti fare le cose un po' adagio, anzichè un anno si impiegherà un anno e mezzo, ma, in definitiva, la sostanza dell'altra legge non viene modificata. Quindi, non diviene rilevante neppure la contraddizione tra i due provvedimenti.

Devo aggiungere che non vedo la difficoltà di approvare la dizione: « La cui soppressione è rinviata ai soli fini dell'attuazione della presente legge », in quanto sappiamo benissimo che la soppressione dell'Ufficio speciale del Genio civile è disposta con una legge già approvata e che sarà certamente promulgata prima di questa, in quanto il provvedimento in esame deve ancora essere esaminato dalla Camera dei deputati. Si tratta di una dizione che per forza di cose non fa riferimento al numero della legge, in quanto tale legge non è stata ancora pubblicata anche se sta per es-

serlo; a mio avviso la mancata menzione, è assolutamente ininfluyente. Volendo, potremmo dire: « la cui soppressione è rinviata, in deroga a precedenti disposizioni, ai soli fini dell'attuazione della presente legge »; non so, però, se ciò sia molto corretto dal lato formale, nel senso che non so se si possa fare riferimento ad una legge che, ufficialmente, non esiste in quanto non promulgata. Ecco perchè ritengo più opportuna la dizione attuale, che volutamente è stata mantenuta generica.

C'è, poi, l'inciso « di concerto ministeriale », sul quale si può osservare che il concerto deve riguardare le leggi, non l'attuazione della politica amministrativa. È evidentemente questione di espressioni: se ne può usare una più felice. Vorrei però far rilevare che se la maggioranza della Sottocommissione ha inserito la dizione: « Con il concerto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile » lo ha fatto, evidentemente, per andare incontro alle preoccupazioni del senatore Maderchi, il quale giustamente vorrebbe che il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile non fosse estromesso fino al punto da ignorare, domani, com'è avvenuto per il passato, ciò che fa l'Ufficio speciale del Genio civile.

In conclusione, se la Commissione ritiene di poter sostituire in modo più appropriato la parola « concerto », il Governo sarà favorevolissimo alla modificazione.

SAMMARTINO. Si potrebbe concludere l'ultimo comma con le parole: « Avvalendosi dell'Ufficio speciale del Genio civile ».

MADERCHI. Ma se tra un anno non esisterà più questo Ufficio?

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Siccome non sono abituato a nascondermi ipocritamente dietro un dito ma a parlare sempre con chiarezza, ritengo opportuno affermare che i lavori previsti dall'articolo 10 sono tali da poter essere ultimati in un anno. Ritengo, tuttavia, che non tutti saranno completati in dodici mesi, ma anche che, dopo tale periodo, rimarrà ben poco per ultimare l'opera. Prevedendo noi che l'Ufficio speciale del Genio civile esaurisca il suo

compito una volta ultimati i lavori previsti dall'articolo 10 sarà in quel momento che avverrà la smobilitazione di tale Ufficio, il quale, evidentemente, non può essere tenuto in vita senza avere compiti da svolgere. È proprio la dizione dell'articolo 10, con la precisazione di ciò che l'Ufficio speciale del Genio civile deve fare, che porta automaticamente alla sua smobilitazione il giorno in cui tale attività sarà esaurita. Ne abbiamo una garanzia assoluta, non potendo, esso, fare altro che ciò che è prescritto dall'articolo 10.

PACINI. Vorrei proporre una modificazione all'ultimo comma. In linea di principio siamo d'accordo con le osservazioni del senatore Maderchi; in concreto, però, quanto ci ha detto l'onorevole Ministro ci induce ad accettare la formulazione dell'ultimo comma. Ritengo opportuno, peraltro, esclusivamente per motivi di chiarezza, al fine di evitare equivoci successivi, modificare come segue l'ultima frase dell'ultimo comma: « la cui soppressione è rinviata ai soli fini dell'attuazione delle opere previste dal presente articolo », anziché « della presente legge ».

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Il Governo è favorevolissimo alla dizione proposta dal senatore Pacini.

PRESIDENTE. Faccio però presente che la legge deve essere pubblicata entro trenta giorni e, poichè non abbiamo messo alcuna indicazione, approvando il disegno di legge n. 1225, essa andrà in vigore 15 giorni dopo tale pubblicazione. Quindi, da quel giorno l'Ufficio non esisterà più giuridicamente.

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Esiste ancora, perchè viene prorogato per un anno dall'entrata in vigore della legge.

PRESIDENTE. Che cosa avverrebbe se il disegno di legge non venisse approvato?

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Se questo disegno di legge

8ª COMMISSIONE

28° RESOCONTO STEN. (8 novembre 1973)

non fosse approvato in tempo, accadrebbe che gli aeroporti italiani si chiuderebbero.

PRESIDENTE. Qual è in sostanza la grande differenza tra l'emendamento proposto dal senatore Maderchi e quello presentato dal senatore Pacini? Perché nel primo si dice: « Alla realizzazione delle opere previste dal primo comma del presente articolo provvederà il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, avvalendosi del personale già addetto all'Ufficio speciale del Genio civile di Fiumicino, che presterà servizio in posizione di comando presso la direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti » e nel secondo si dice: « Alla realizzazione delle opere previste dal primo comma del presente articolo provvederà il Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, avvalendosi dell'Ufficio speciale del Genio civile, la cui soppressione è rinviata ai soli fini dell'attuazione delle opere previste dal presente articolo ».

PRETI, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Il senatore Maderchi vorrebbe che il personale dell'Ufficio speciale del Genio civile di Fiumicino fosse comandato presso il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Ora, noi saremmo ben lieti che questo avvenisse, però ci preoccupiamo del fatto che questo personale in posizione di comando potrebbe, per le vischiosità burocratiche ben note, operare con minore sollecitudine, con minore diligenza, trovandosi praticamente a mezzadria. Quindi, pur avendo tutto l'interesse ad ampliare le nostre competenze, noi diciamo: non accettiamo questo dono che ci vuole fare il senatore Maderchi perché temiamo poi di non poter far funzionare con sufficiente sveltezza l'Ufficio.

MADERCHI. Quindi vince l'incapacità della burocrazia a fare le cose!

ALESSANDRINI, relatore alla Commissione. Onorevole Presidente, pur riconoscendo la validità di talune osservazioni del senatore Maderchi convengo anch'io, al-

la luce della discussione svolta nella Sottocommissione, che il comando determinerebbe certamente una frattura di rapporto e come conseguenza una perdita di tempo nello svolgimento dei lavori. Pertanto, dichiaro di accettare il testo dell'articolo 10 così come è stato formulato dalla Sottocommissione. Ritengo, invece, opportuno accogliere il suggerimento del collega Pacini in quanto la precisazione evita la possibilità che nascano gli equivoci ai quali si è fatto cenno e cioè che la Sezione del Genio civile possa vantare competenze che oltrepassino il complesso delle opere da attuare, menzionate dal precedente articolo 10.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro domanda di parlare, metto anzitutto ai voti le modificazioni di forma al terzo comma, tendenti a sostituire rispettivamente le cifre: « 11.000 milioni », « 7.000 milioni », « 2.000 milioni », con le altre: « 11 miliardi », « 7 miliardi », « 2 miliardi ».

(Sono approvate).

Metto ora ai voti l'emendamento sostitutivo dell'ultimo comma presentato dal senatore Maderchi.

(Non è approvato).

Metto infine ai voti l'emendamento presentato dal senatore Pacini tendente a sostituire, all'ultimo comma, le parole: « ai soli fini dell'attuazione della presente legge » con le altre: « ai soli fini dell'attuazione delle opere previste dal presente articolo ».

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 10 quale risulta con le modificazioni testè approvate.

(È approvato).

Art. 11.

All'onere di lire 20.000 milioni derivanti dalla applicazione dell'articolo 10 della presente legge si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per gli anni finanziari 1973 e 1974 con-

cernente il finanziamento di provvedimenti legislativi in corso.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad effettuare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Per quanto riguarda la copertura, nell'articolo si fa riferimento al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1973. Ora, è vero che nel testo d'iniziativa governativa si parlava di un onere di 11.000 milioni, anziché di 20.000 milioni, ma si faceva riferimento anche al capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1972, che nel presente testo viene ignorato. Orbene, a mio giudizio, il richiamo al 1972 va ripetuto nel presente articolo: a tale scopo propongo alla Commissione un nuovo testo dell'articolo 11, elaborato alla luce delle anzidette considerazioni, del seguente tenore:

« All'onere di lire 11 miliardi derivanti dall'applicazione dell'articolo 10 della presente legge per l'anno finanziario 1973 si provvede quanto a lire 5 miliardi e 500 milioni a carico del capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1972 e quanto a lire 5 miliardi e 500 milioni mediante riduzione del capitolo 5381 dello stesso stato di previsione della spesa per l'anno finanziario 1973.

All'onere di lire 7 miliardi derivante dall'applicazione dell'articolo 10 della presente legge per l'anno finanziario 1974 si provvede mediante riduzione del capitolo 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per lo stesso anno finanziario.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con propri decreti le occorrenti variazioni di bilancio ».

Se non si fanno osservazioni, pongo ai voti l'articolo 11 nel testo da me proposto.

(È approvato).

Terminata la votazione sugli articoli, passiamo ora all'esame dei vari ordini del giorno presentati.

Il primo, a firma dei senatori Maderchi ed altri, è del seguente tenore:

« L'8^a Commissione del Senato,

tenuto conto delle norme contenute all'articolo 1 del disegno di legge n. 882 relative ad interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile, considerata l'incidenza che tali infrastrutture esercitano sull'assetto del territorio, invita il Governo a disporre il programma degli interventi anche attraverso le consultazioni con le regioni interessate ».

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Accetto questo ordine del giorno nel senso che le Regioni saranno senz'altro sentite ma, sia ben chiaro, se le Regioni interessate non risponderanno sollecitamente il mio Ministero non si fermerà, ma procederà nel programma stabilito.

Chiarisco: io chiederò alle Regioni il loro parere e, se entro trenta giorni tale parere non sarà pervenuto, noi andremo avanti anche perchè io ho a disposizione solo trenta giorni in tutto per fare questo lavoro. Anzi, per avere dinanzi a me un termine più comodo, domando alla Commissione se è d'accordo sul fatto di sentire le Regioni immediatamente, anche prima della data di pubblicazione del provvedimento.

P R E S I D E N T E . Mi pare che la Commissione sia senz'altro d'accordo.

P R E T I , *ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Bene; da oggi in poi io mi riservo dunque di sentire il parere delle Regioni, così sono più tranquillo sul fatto di riuscire, entro i trenta giorni a me assegnati, a presentare al CIPE il programma.

P R E S I D E N T E . Mi pare si debba precisare che la formula di cui all'ordine del giorno « anche attraverso le consultazioni » significa « sentite le Regioni », perchè altrimenti, dopo il chiarimento dato dall'onorevole ministro Preti, potrebbe sorgere qualche inconveniente.

8^a COMMISSIONE

28° RESOCONTO STEN. (8 novembre 1973)

Do ora lettura del secondo ordine del giorno, a firma del senatore Pacini:

« L'8^a Commissione del Senato,

dopo ampio dibattito sul disegno di legge n. 882 relativo agli interventi urgenti ed indispensabili da attuare negli aeroporti aperti al traffico aereo civile, mentre conferma l'esigenza di provvedere alla definizione di una politica programmata circa i problemi dell'aviazione civile che tenga conto di una riduzione delle esigenze nazionali e che eviti una proliferazione di aeroporti, riasaminando anche quanto previsto dalla legge 15 febbraio 1971, n. 111, invita il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile a provvedere alla utilizzazione dei fondi messi a disposizione con il disegno di legge n. 882 in modo non eccessivamente frammentario ma bensì rivolta alle effettive esigenze della sicurezza degli aeroporti intercontinentali, internazionali e di natura sociale quali quelli delle isole minori ».

P R E T I, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Dichiaro di accettare questo ordine del giorno che, in pratica, corrisponde a quanto stabilito all'articolo 3 del provvedimento.

P R E S I D E N T E. Il terzo ordine del giorno, presentato dai senatori Maderchi ed altri, è così formulato:

« L'8^a Commissione del Senato,

accertato che le carenze nelle qualifiche più elevate e intermedie dei quadri dirigenziali e dei ruoli organici della direzione generale dell'aviazione civile provocano già attualmente gravi difficoltà nell'espletamento della normale attività amministrativa della direzione generale stessa;

ritenuto che tali carenze possono costituire, sul piano funzionale, un serio ostacolo alla immediata attuazione del programma di interventi urgenti e indispensabili negli aeroporti aperti al traffico aereo civile previsti dall'articolo 1 del disegno di legge n. 882 (atto Senato);

tenuto conto che il processo di revisione degli organici dell'Amministrazione statale

dell'aviazione civile, ancorchè avviato immediatamente, richiede un notevole periodo di tempo;

considerato che gli interventi negli aeroporti devono essere effettuati nel minor tempo possibile e che ciò è attuabile solo se la Amministrazione ad essi preposta dispone oltre che di mezzi finanziari anche di adeguati quadri del personale,

invita il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile a predisporre un provvedimento contenente norme atte a superare le citate carenze della direzione generale dell'aviazione civile mediante:

a) la temporanea revisione delle vigenti disposizioni in materia di avanzamento nelle qualifiche dei quadri dirigenziali e dei ruoli organici della direzione generale dell'aviazione civile;

b) particolari e temporanee procedure per l'inquadramento nei vari ruoli organici dell'Amministrazione dell'aviazione civile anche mediante l'espletamento di concorsi speciali riservati al personale della direzione generale dell'aviazione civile ».

P R E T I, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Accetto tale ordine del giorno come raccomandazione.

P R E S I D E N T E. Do ora lettura del quarto ordine del giorno, a firma dei senatori Piscitello ed altri:

« L'8^a Commissione del Senato,

valutata la situazione esistente nel settore del controllo dell'assistenza al volo del traffico aereo civile,

impegna il Ministro dei trasporti e della aviazione civile a fornire alla Commissione stessa, nel più breve tempo possibile, gli elementi per il necessario riordino dell'intera materia, compreso il trasferimento ad un organo del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile dei compiti attualmente espletati dall'aeronautica militare ».

P R E T I, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Direi che quest'ordine del giorno non posso accettarlo e ne spiego le ra-

8ª COMMISSIONE

28º RESOCONTO STEN. (8 novembre 1973)

gioni. Io sono d'accordo con quanto prospettato dal senatore Piscitello, ma se accettassi questo ordine del giorno senza aver consultato il Governo nel suo complesso e, soprattutto, il Ministro della difesa, darei prova di scarsa lealtà nei confronti del collega della Difesa e del Governo nel suo insieme.

Pertanto, pur dichiarandomi d'accordo su questa istanza, come sarei d'accordo affinché gli organi che si occupano del codice della strada passassero alle dipendenze del mio Ministero, per ovvie ragioni di correttezza non posso essere favorevole all'accoglimento dell'ordine del giorno; inviterei, anzi, il senatore Piscitello a ritirarlo. Infatti, se l'ordine del giorno viene da me respinto in modo ufficiale, viene riaffermato il principio che di questa materia dovrà continuare ad occuparsi il Ministero della difesa. Sono problemi che vanno risolti con una certa diplomazia e scongiurerei di creare argomenti di resistenza.

Aggiungo poi ch , se io accettassi l'ordine del giorno, sarei certamente accusato di essermi messo d'accordo con i presentatori.

PISCITELLO. Prendiamo atto delle dichiarazioni dell'onorevole Ministro e ribadiamo che a nessuno pu  sfuggire l'urgenza e la gravit  del problema prospettato. Di tale problema, del resto, si   ampiamente discusso nel corso delle sedute per l'audizione dei funzionari dell'alta dirigenza dell'aviazione civile, i quali, unanimemente, hanno sottolineato l'esigenza di eliminare queste interferenze per arrivare ad affidare ad un organo dell'amministrazione civile il controllo e l'assistenza al volo del traffico aereo civile.

Noi possiamo anche renderci conto che, oggi, il Ministro dei trasporti non possa prendere impegni espliciti.

Per  riteniamo che le dichiarazioni del ministro Preti possono valere come espressione del suo impegno a venire al pi  presto in Commissione con proposte precise, sentiti naturalmente gli altri Ministeri responsabili. Nell'incertezza, infatti, non possiamo lasciare le cose come stanno; se c'  questa specificazione nelle sue dichiarazioni, allora, onorevole Ministro, noi ritiriamo l'ordine del giorno.

P R E T I, ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Senatore Piscitello, la ringrazio per aver voluto ritirare l'ordine del giorno, ma lei deve darmi atto che lo sto venendo incontro, tanto che ho gi  detto che se lei sopprime la seconda parte — cio  quella che parla del trasferimento — io accetto l'ordine del giorno.

P R E S I D E N T E. Allora l'ordine del giorno   accettato dal Governo con la soppressione di cui ha parlato lo stesso onorevole ministro Preti.

Poich  nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(  approvato).

Se non vi sono osservazioni, propongo mi venga conferito mandato di coordinamento formale, al fine di ovviare ad eventuali incongruenze e contraddizioni tra gli articoli test  approvati.

(Cos  rimane stabilito).

La seduta termina alle ore 13,25.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. FRANCO BATTOCCHIO